

# PROJET POCL (PARIS – ORLÉANS – CLERMONT-FERRAND – LYON) ÉTUDE DE TIERCE-EXPERTISE



## POINTS À RETENIR - THÈME ENVIRONNEMENT

### POINTS À RETENIR DE LA PHASE 1

La tierce-expertise relative aux études environnementales a analysé principalement :

**Les études d'Ingérop (2011)** qui comparent les 4 scénarios initiaux et les 2 variantes, et étudient une zone large englobant l'ensemble des options de passage sous le prisme des enjeux physiques, humains et naturels

**Les études de Setec et d'Ecosphère (2013-2014)** qui comparent selon les mêmes enjeux les deux scénarios retenus (Médian et Ouest) et étudient de façon resserrée la partie centrale du tracé, située en région Centre-Val-de-Loire

**Les études complémentaires**, qui étudient la possibilité de jumeler la ligne à grande vitesse avec l'autoroute A71 ou d'utiliser les infrastructures existantes pour traverser Orléans

### POINTS À RETENIR DE LA PHASE 2

**La méthodologie des études environnementales antérieures est le plus souvent exposée clairement dans les études expertisées.** Sur la plupart des points expertisés (pondération des indicateurs, traversée de certains espaces particuliers), **la méthodologie mise en œuvre dans le cadre des études antérieures est généralement cohérente et appropriée**, et aucun biais majeur qui avantagerait un scénario par rapport à l'autre n'a été identifié. Les principaux points à retenir de la phase 2 sont :

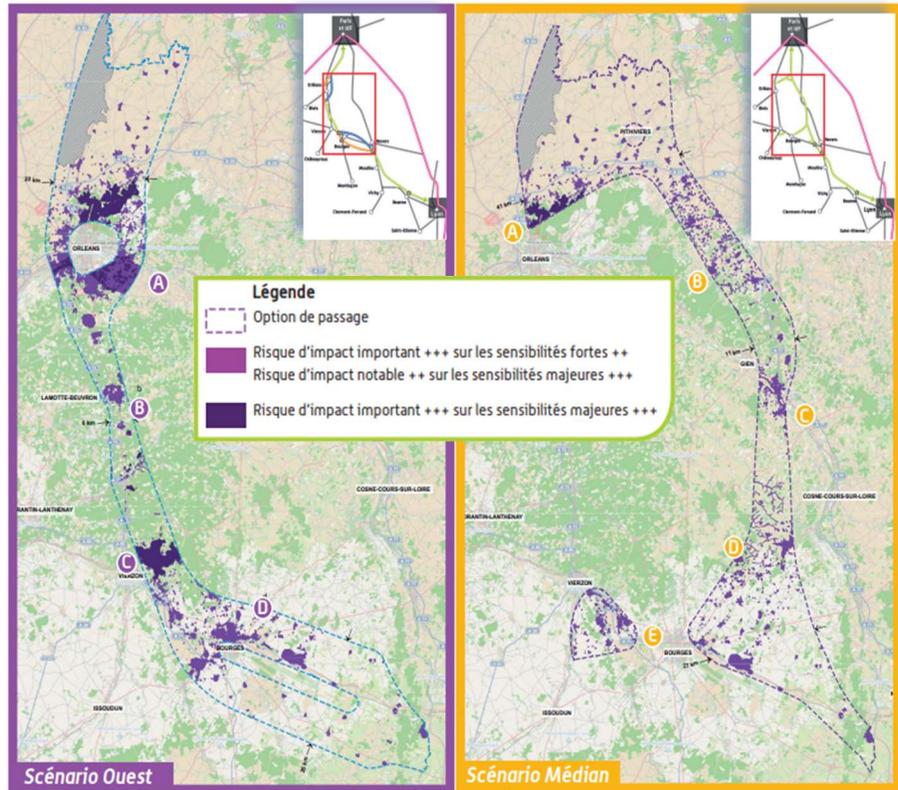
- **Un large panel de critères identifiés et hiérarchisés**  
Les critères et indicateurs permettant de comparer les deux scénarios ont été proposés et discutés dans le cadre d'ateliers participatifs rassemblant de nombreuses parties prenantes. Ils couvrent des thématiques variées : agriculture, patrimoine, loisirs, usages, risques naturels et technologiques. Des niveaux de sensibilité ont été déterminés pour chacun des enjeux examinés. Si les niveaux retenus pourront toujours faire l'objet de débat, les choix faits pour chaque critère ont été explicités, discutés et parfois amendés, jusqu'à atteindre une forme de consensus entre les parties prenantes.
- **Une démarche d'évaluation des niveaux de risques globalement cohérente**  
Le risque d'impact global est estimé à partir de 3 critères :
  - La possibilité d'évitement, appréciée au niveau d'un secteur,
  - L'ampleur des mesures de réduction et de compensation,
  - Le risque représenté par les procédures réglementaires.Ces niveaux de risque sont appliqués de manière globalement cohérente dans l'analyse.
- **Une évaluation du cumul des enjeux qui pourrait être plus fine**  
Les enjeux environnementaux se sont vu attribuer un niveau de sensibilité sur une échelle de 5 niveaux, allant de « faible » à « majeur ».  
Les modalités de prise en compte du cumul des enjeux auraient mérité d'être affinées.

- **Un impact environnemental de la topographie insuffisamment pris en compte**

La topographie est une contrainte rendant difficiles les mesures d'évitement, et susceptible de renchérir l'ampleur des mesures de réduction / compensation à mettre en œuvre. Aucun indicateur permettant d'évaluer son impact environnemental n'a été retenu dans les études. Une possibilité aurait été de relever les niveaux de risque d'impact pour les zones avec un relief plus élevé ou accidenté. Ce sujet concerne en particulier le scénario Médian, qui montre une topographie plus accidentée sur environ 70 km dans le Pays Fort.

### Secteurs à risque environnemental élevé

Source : *Eléments pour le choix d'un scénario. Etape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique. RFF, 2014*



- **Une prise en compte des continuités et fragmentations naturelles limitée mais homogène entre les 2 scénarios**

Ce sujet a été traité essentiellement de façon qualitative, par manque d'informations disponibles à l'époque. Aujourd'hui, les priorisations effectuées dans le cadre du Schéma Régional de Cohérence Écologique pourraient être utilisées pour une approche plus quantitative. Toutefois, cette limite s'applique aux 2 scénarios et n'en avantage pas un en particulier.

- **Certains points ne pouvaient pas être traités au stade d'étude considéré**

Au niveau de définition des études expertisées, il était difficile d'approfondir davantage certains sujets. Les emprises à considérer et les impacts des raccordements sur les terres agricoles, ainsi que l'impact d'un éventuel jumelage avec une infrastructure existante, ne peuvent être traités qu'au moment de l'étude d'un tracé précis, alors que les études réalisées ont concerné des options de passage de 10 km de large.

## MISE EN PERSPECTIVE

Les études ont été conduites il y a une dizaine d'années. Depuis, un certain nombre d'évolutions de contexte touchant les milieux humain et naturel ainsi que la réglementation ont eu lieu (évolutions du milieu naturel, existence d'un Schéma Régional de Cohérence Écologique attribuant un niveau d'enjeu aux corridors et réservoirs de biodiversité, notion de Zéro Artificialisation Nette en cours de précision...). S'il n'y a pas de sens à prendre en considération ces changements dans le cadre de l'expertise d'études qui ne pouvaient pas en tenir compte à l'époque, ces éléments affecteraient forcément l'analyse des scénarios aujourd'hui.